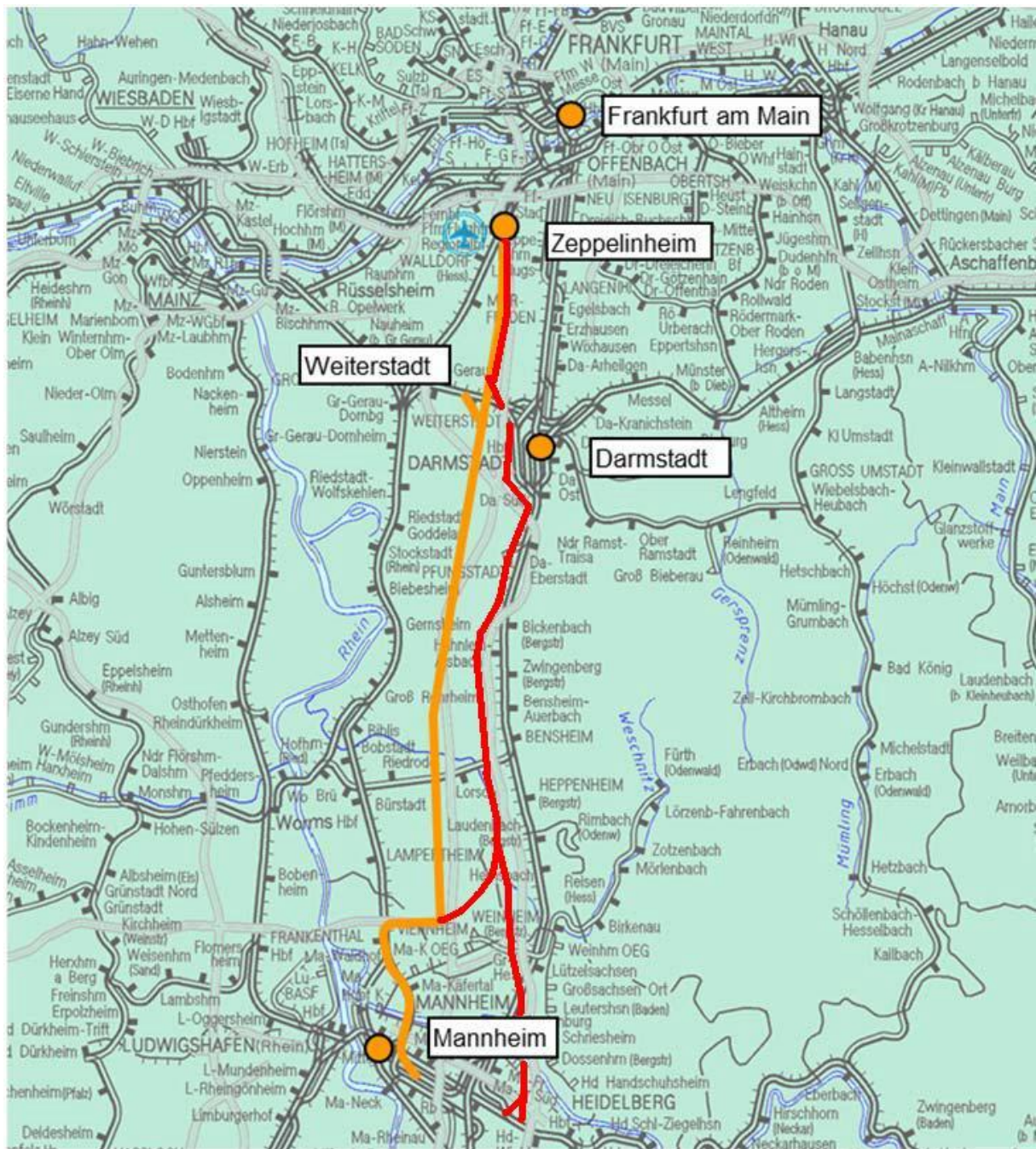


Stellungnahme zum Schlussbericht der BVU-ITP-SMA-Studie zur Untersuchung des Korridor Mittelrhein, speziell Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar



In dieser Stellungnahme zum BVU-ITP-SMA-Schlussbericht des Korridor Mittelrhein wird vorrangig die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar behandelt und Aussagen der Studie kommentiert bzw. inhaltlich ergänzt. Mit dieser Stellungnahme wird das Ziel verfolgt, ev. sachliche Unklarheiten und auch Irrtümer zu korrigieren, neue Aspekte zu ergänzen und damit einen Beitrag für die Region Südhessen zu leisten.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines:	3
1.1 Grundlagen für die Stellungnahme	3
1.2 Vorbemerkungen zur Stellungnahme	3
2. Nutzen für den Bürger	4
3. Lärm:	5
4.1 Kommentare zum SPFV im Kapitel 6 des Schlussberichts	6
4.2 Ergänzungen bzgl. des SPFV zu den Ergebnissen	7
4.3 Möglichkeiten mit einer A5-Variante	8
5. Zusammenfassung und Schlussbemerkung:	10

1. Allgemeines:

1.1 Grundlagen für die Stellungnahme

Als Grundlagen zu den inhaltlichen Ausführungen dienen folgende Unterlagen:

- [1] Der Schlussbericht von BVU, ITP und SMA zur Untersuchung Korridor Mittelrhein,
- [2] ProBahn-VCD-Resolution,
- [3] Stellungnahme des DGB-EVG-Arbeitskreises Neubaustrecke Südhessen,
- [4] die eigene Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren vom 6. Mai 2003 wird als Anhang mitgesendet.

Abkürzungen:

SPNV = Schienenpersonennahverkehr

HGV = Hochgeschwindigkeitsverkehr

SPFV = Schienenpersonenfernverkehr

NBS = Neubaustrecke

MA = Mannheim

FF = Frankfurt-Flughafen

1.2 Vorbemerkungen zur Stellungnahme

Die Notwendigkeit einer Kapazitätserhöhung beim Schienenverkehr im Korridor Mittelrhein ist in Fachkreisen und in vielen politischen Gremien dieser Region unbestritten. Das zeigen alle Studien, Stellungnahmen und Kommentare. Die Frage, was hier die beste Lösung ist, ist aber weiterhin offen, denn:

1. Von den Bürgern wird die Notwendigkeit eher nicht so gesehen, schon gar nicht der Nutzen.
Hier ist noch viel Überzeugungsarbeit UND Entgegenkommen erforderlich. Infrastrukturmaßnahmen müssen den Bürgern einen spürbaren Nutzen bringen und „ZUSÄTZLICHE“ Belastungen weitgehend vermeiden. Dieses Thema wird im Abschnitt 2 dieser Stellungnahme noch weiter detailliert ausgeführt.
2. Von einer tatsächlichen Lösung der Lärmprobleme ist man noch weit entfernt.
Lärm einfach nur zu verschieben, ist keine Lösung. Die angedachte Bündelung mit der Autobahn löst eben nicht automatisch alle Lärmprobleme. Dieses Thema ist in einem Abschnitt 3 dieser Stellungnahme näher ausgeführt.
3. Bei der Trassierung wurde mehrere Lösungen, im weiteren Verlauf wie in der Studie „Planfälle“ genannt, untersucht und eine favorisiert. Die noch im

Raumordnungsverfahren 2003/2004 mituntersuchte Variante IV, auch A5-Variante genannt, wurde jetzt überhaupt nicht untersucht, obwohl sie damals im Ergebnis der Anhörung Vorteile bzgl. der Umweltverträglichkeit aufzeigte. Auf dieses Thema wird im Abschnitt 4 dieser Stellungnahme eingegangen.

Diese Stellungnahme beinhaltet vorrangig Themen bzgl. des SPFV (Schienenpersonenfernverkehr), weil nur dieser auch einen Nutzen für die südhessische Region bringen kann. Der SGV (Schienengüterverkehr) ist für die Region nur eine Belastung, deren Auswirkung so weit wie möglich zu begrenzen ist.

2. Nutzen für den Bürger

Ein spürbarer Nutzen der NBS ist ein möglichst schneller Zugang zum Fernverkehr und zum Frankfurter Flughafen, und das nicht nur für Darmstadt und Mannheim, sondern für das ganze nördliche Oberrheintal, vor allem für die Städte Worms, Bensheim und Weinheim. Allein diese drei Städte haben zusammen 164.000 Einwohner, also mehr als Darmstadt. Alle diese Städte haben bisher eine teilweise schlechte Anbindung nach Norden.

Für die Bergstraße ist die Anbindung zum Ruhrgebiet schlecht, weil immer ein Umweg über Frankfurt oder Mannheim (je nach Lage der Stadt) genommen werden muss. Für Worms ist die Anbindung in Richtung Hannover/Berlin und Würzburg schlecht, die Fahrgäste müssen immer einen Umweg über Mannheim nehmen.

Darmstadt als ICE-Bahnhof mit nördlicher und südlicher Anbindung könnte eine direkte ICE-Verbindung über die NBS-Köln-Frankfurt ins Ruhrgebiet und weiter die bisherige Verbindung nach Frankfurt anbieten. Darmstadt wäre von Worms aus mit dem Regionalverkehr erreichbar, wenn durchgehende Züge angeboten würden, was jetzt nicht möglich ist, da die bisherigen Strecken keine freien Kapazitäten haben.

Ein weiterer wichtiger Nutzen ist die Anbindung der Region Südhessen an Darmstadt mit einem gut vertakteten Nahverkehr. Dies betrifft vor allem Städte und Gemeinden wie Heppenheim, Lorsch, Bürstadt, Lampertheim und Zwingenberg, die zusammen 70.000 Einwohner haben.

Aus der Studie ist nicht erkennbar, inwieweit die Region Südhessen beim möglichen Fahrgastpotential berücksichtigt wurde. Auf jeden Fall ist sie von dem Bau der NBS direkt betroffen. Bisher wurde in Kommentaren und öffentlichen Aussagen als Nutzen nur pauschal eine Verbesserung im Regionalverkehr genannt. Das ist zu wenig.

3. Lärm:

Die pauschale Annahme, dass wegen einer Bündelung mit der A5/A67 keine bewertungsrelevanten Geräuschbelastungen (siehe [1], Seite 52, letzter Absatz) entstehen, ist schlichtweg falsch. Natürlich vermischt sich der Bahnlärm mit dem Autobahnlärm, aber:

- I. Die tatsächliche Belastung für betroffene Anwohner hängt immer noch davon ab, auf welcher Seite die Bahnstrecke verläuft und auf welcher Seite die Wohnbebauung ist.
- II. Einen weiteren Einfluss hat die Landschaft, u.a. der Wald, er kann Geräusche schlucken oder filtern, aber auch reflektieren.
- III. Der Güterverkehr soll vor allem nachts über die NBS rollen, die Autobahnen sind dann meist ruhiger, vor allem am Wochenende, da sonntags keine LKWs fahren dürfen. Das bedeutet, dass sich die Lärmerzeuger über den Tag verteilt abwechseln, tagsüber machen die Autobahnen den Lärm, nachts die Güterzüge; und gerade nachts ist Lärm eine extreme Belastung.

Eine Trassierung in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung (<500m) ist vor allem wegen des nächtlichen Güterverkehrs heute nur noch als Tunnel, bei einer A67-Variante wäre diese Maßnahme für Bensheim-Langwaden, Einhausen und Lorsch erforderlich, bei einer A5-Variante wären diese Maßnahmen für Pfungstadt, Hähnlein, Rodau und das Bensheimer Industriegebiet erforderlich. Tunnel-Enden müssen aber so gestaltet werden, dass keine starken Schall-Stoßwellen entstehen. Bei einer Ablehnung solcher Maßnahmen ist mit großen Widerständen gegen die NBS als Ganzes zu rechnen, denn:

- a) Eine offene Strecke erhöht in jedem Fall die Lärmbelastung, auch, wenn sie parallel zu einer Autobahn verläuft.
- b) Lärmschutzwände reichen definitiv nicht, sie dämpfen nur ein wenig.
- c) Bei einer rein offenen Strecke sind auch Erholungsgebiete und Freizeiteinrichtungen der Städte und Gemeinden vom Lärm betroffen, das bedeutet, dass die Bürger kaum noch Chancen haben, dem Lärm auszuweichen, er ist einfach überall. Das ist schlichtweg nicht mehr zumutbar.

4. Trassierung:

4.1 Kommentare zum SPFV im Kapitel 6 des Schlussberichts

Das Ergebnis der Studie zeigt deutlich, dass die NBS Frankfurt-Mannheim nach jetzigem Stand keine reine Hochgeschwindigkeitsstrecke wird, sondern vor allem auch dem Güterverkehr dienen soll. Sie ist mit der mit der NBS-Mannheim-Stuttgart vergleichbar. Die NBS Mannheim-Stuttgart ist in Hockenheim, Graben-Neudorf, Bruchsal und Vaihingen gut mit dem Bestandsnetz verbunden. Das ist in der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren in Jahren 2003/2004 bereits dokumentiert, siehe [4].

Als Ergebnis schlägt die Studie mit dem Planfall 1c bereits eine Anbindung der NBS an die Bahnlinie Mainz-Darmstadt vor. Dass eine Nordanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes ebenfalls problemlos möglich ist, wird an dieser Stelle nicht erwähnt, erst bei den Planfällen 1g und 1f. Eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes sei aus Sicht der Studie eigentlich nicht wirtschaftlich darstellbar. Aber:

Auf Seite 125 im Schlussbericht sind zwei Säulendiagramme abgebildet. Die MINUS-Zahlenwerte für den Planfall 1b sind im Vergleich zu den PLUS-Zahlenwerten für den Planfall 1a sehr klein ($<4\%$). Dieses Ergebnis deckt sich mit dem Ergebnis im Raumordnungsverfahren 2003, siehe hier [4], Seite 19.

Die Säulendiagramme haben unterschiedliche Skalierungen, das irritiert und verzerrt die wahren Proportionen. Da hier eine mathematische Wahrscheinlichkeitsrechnung angewendet wird, liegen die kleinen MINUS-Werte des Planfall 1b bereits im Bereich einer normalen Abweichung. Abgesehen davon ist nicht klar, inwieweit die Region Südhessen (siehe Abschnitt 2 dieser Stellungnahme) bei dieser Modellrechnung mit einbezogen wurde. Man kann aus den Zahlenwerten der Studie bestenfalls nur den Schluss ziehen, dass eine Anbindung zunächst keinen weiteren wirtschaftlichen Nutzen bringt.

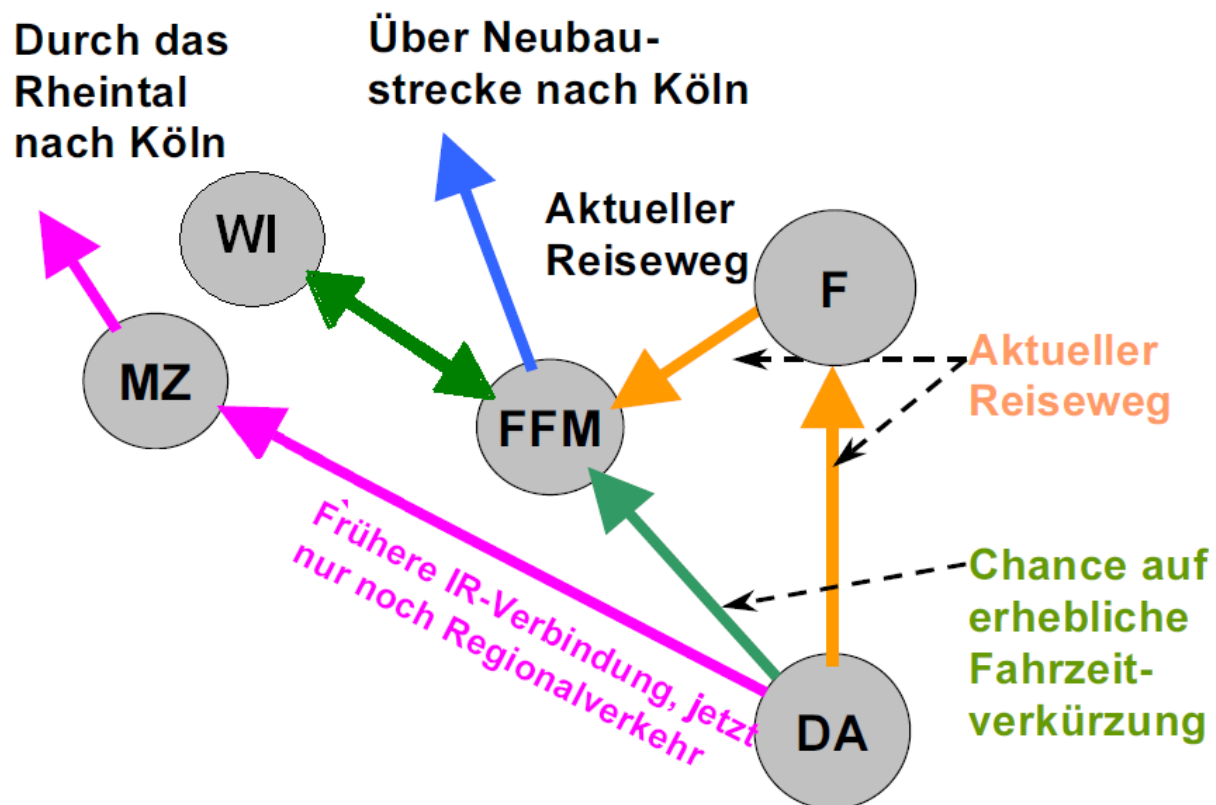
Dass eine Realisierung des Planfall 1b sogar eher schadet, wie im Schlussbericht [1] auf Seite 98 ausgeführt, ist nicht nachvollziehbar, denn eine reine Fahrzeitverlängerung von bis zu 10 Minuten ist noch kein Grund, um aufs Auto zu wechseln. Einen Wechsel zum Luftverkehr zwischen Köln und Stuttgart wegen 10 Minuten mehr Fahrzeit ist erst recht nicht nachvollziehbar. Wer und wenn ja, wieviele fliegen solche Strecken? Einen weiteren Mitspieler im Fernverkehr lässt die Studie ganz außen vor, nämlich den Fernbus. Und der spielt eine neue Rolle, auf die die Bahn im SPFV reagieren muss, wenn sie nicht weiter Fahrgäste verlieren will.

4.2 Ergänzungen bzgl. des SPFV zu den Ergebnissen

Im Gegensatz zu einer geringfügig längeren Fahrzeit ist der Umsteigezwang im Fernverkehr der Bahn ein viel wichtigerer Punkt. Der Widerstand gegen die Nutzung der Bahn steigt mit der Häufigkeit der Umsteigevorgänge. In den mathematischen Berechnungen wird zwar das Umsteigen mit einbezogen, später aber nirgendwo vertiefend kommentiert. Die Bahn wird in Zukunft wieder mehr Direktverbindungen anbieten müssen, wenn sie u.a. auch mit dem Fernbus konkurrieren will, denn die Bahn hat hier einen prinzipiellen Systemvorteil, sie muss diesen aber auch nutzen. Hierzu gibt es ein interessantes Beispiel aus der Vergangenheit:

Vor 15 Jahren gab es mit dem Interregio viele Direktverbindungen zwischen kleineren Großstädten (75.000 – 300.000Ew) auf langen Strecken. Dieser nutzte Querverbindungen im Streckennetz, z.B. beim Interregio von Karlsruhe bis zur Nordsee, er fuhr von Darmstadt direkt nach Mainz und von Essen über Dülmen nach Münster. Mit diesem Zug konnte man in ca. 4 Stunden direkt von Darmstadt bis Münster fahren. Heute benötigt man trotz der NBS Köln-Frankfurt die gleiche Zeit, zahlt mehr und muss 3-mal umsteigen, zur Nordsee muss man noch einmal mehr umsteigen, also 4-mal. Durch die NBS-Köln-Frankfurt wurde die Interregioverbindung abgeschafft und damit für die gesamte Bergstraße die Verbindungen ins Ruhrgebiet und zur Nordsee verschlechtert.

Ein ICE-Halt im Darmstädter Hauptbahnhof könnte hier wieder eine echte Verbesserung im SPFV bringen, siehe auch [4], Seite 21.



Darüberhinaus wird der Einsatz des sogenannten Hessen-Express möglich, wie im Schlussbericht Kapitel 7.2 auf Seite 132 ff. erwähnt. Dieser würde den SPFV erheblich unterstützen, weil er für die gesamte Region Fernverkehrsverbindungen mit weniger Umsteigeaufenthalten ermöglicht und bei vielen SPFV-Verbindungen die zeitaufwändigen Umwege über den Frankfurter oder Mannheimer Hauptbahnhof vermeidet.

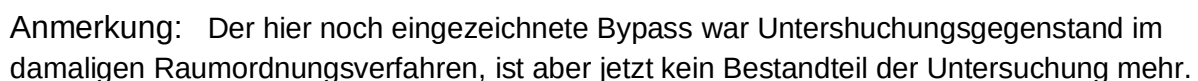
Die Nordanbindung erscheint hierfür als völlig unproblematisch, weil sie mit der Bahnlinie Mainz-Darmstadt realisiert werden kann. Dass die Bahnlinie Mainz-Darmstadt selbst aus Kapazitätsgründen jetzt nur noch vom ÖPNV und SGV genutzt werden soll, ist nachvollziehbar.

Die Süd-Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes ist schwieriger als die Nordanbindung. Und sie ist bei einer A67-Variante schwieriger als bei der A5-Variante, die im Raumordnungsverfahren 2003/2004 als Variante IV A behandelt wurde. Bei einer A5-Variante ist die Südanbindung von Darmstadt praktisch geschenkt, da sich die NBS und die Main-Neckar-Bahn in Darmstadt-Eberstadt treffen, siehe [4], Seite 12. Das ist schon damals beim Raumordnungsverfahren dokumentiert worden.

4.3 Möglichkeiten mit einer A5-Variante

Im Raumordnungsverfahren 2003/2004 stand eine sog. Variante IV A (A= ohne Bypass) mit einer A5-Bündelung bis in die Höhe von Hemsbach zur Diskussion. Diese A5-Variante gilt laut Raumordnungsbeschluss vom Juli 2004 zum Raumordnungsverfahren als etwas günstiger als die Variante III A an der A67, da sie zu weniger Waldverlust führt, weniger FFH-Gebiete berührt, die Trinkwasserbereiche nicht gefährdet und konsequent über die ganze Strecke mindestens bis Hemsbach auf der Westseite der A5 bleiben kann.

Auch mit dieser A5-Variante ist Hochgeschwindigkeitsverkehr und Güterverkehr möglich. Die Anbindung nach Mannheim kann mit einem wesentlich größeren Kurvenradius trassiert werden, ohne dass viel Wald verlorengeht, siehe nachfolgendes Bild aus den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren und [4], Seite 10. Sie ist auch nur unwesentlich länger. Eine weitere Anbindung an die Main-Neckar-Bahn ist östlich von Heddesheim oder ev. auch östlich von MA-Friedrichsfeld möglich, ohne dass die A5 gekreuzt werden muss. Mit einer solchen A5-Variante kann der Güterverkehr ebenfalls aus den Innenstädten und Ortskernen hinausverlagert werden. Weiter Ausführungen siehe [4], Seite 24.



5. Zusammenfassung und Schlussbemerkung:

Die Studie liefert zwar ein ziemlich klares Ergebnis bzgl. der Wirtschaftlichkeit einer NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, Aspekte wie Lärm, Umweltverträglichkeit und Auswirkungen auf die von einer NBS betroffenen Region werden aber nicht behandelt. Das war allerdings auch nicht Inhalt der Aufgabenstellung, wird aber ein bedeutendes Thema für die Realisierung sein.

In der Nähe von Wohnbebauungen sind bei der Neubaustrecke Tunnel zwingend erforderlich, da dort vor allem nachts die Güterzüge fahren sollen, um die anderen Strecken vom Lärm zu entlasten. Bei einer A67-Variante bedeutet das, dass ein bergmännischer Tunnel von Bensheim-Langwaden bis hinter Lorsch vorzusehen ist und die Strecke von Norden kommend an der Kreuzung A67/B47 von der Ostseite der A67 auf die Westseite wechselt.

Eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes ist ebenfalls erforderlich, sonst nützt die NBS der Region Südhessen im SPfV nicht. Diese Anbindung bietet neben Verbesserungen im SPfV neue Möglichkeiten wie den Hessen-Express und könnte der Bahn Systemvorteile in der Konkurrenz zum Fernbus verschaffen.

Eine NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, die dem Bürgern neue Mobilitätsmöglichkeiten ohne höhere Lärmbelastung bietet, könnte auf Akzeptanz stoßen. Eine neue Bahnlinie, die aus Sicht der betroffenen Bürger in der Region nur dem überregionalen Verkehr dient und zusätzlichen Lärm mit sich bringt, wird auf eine hohe Ablehnung stoßen. Erst wenn ein Nutzen auch regional deutlich erkennbar ist, wird die Zustimmung steigen. Um das zu erreichen, könnte die vom DGB und EVG vorgeschlagene Mediation ein Weg sein, siehe hierzu [3], Seite 1/2 .

Ein Großteil des jetzigen Bahnbetriebs wird auf über 100 Jahre alten Strecken abgewickelt. Auch neue Strecken werden i.a. für einen „sehr langen Zeitraum“ gebaut, der auch 100 Jahre überschreiten kann. Damit wirken sich natürlich die Konsequenzen dieser Infrastrukturmaßnahme ebenfalls „sehr lange“ auf die betroffenen Regionen aus. Dies muss bei der Planung der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar berücksichtigt werden, vor allem was den Schutz von Mensch und Natur betrifft.